

Accessibilité des points d'arrêt de transport en commun

Sommaire

L'accessibilité, pour qui ?

Qu'est-ce que le handicap ?

Les quatre grandes familles de handicap

La notion de PMR (personne à mobilité réduite)

Les impacts sur les déplacements en transport



L'accessibilité aux arrêts, comment ?

Outils de planification

Recommandations d'aménagement



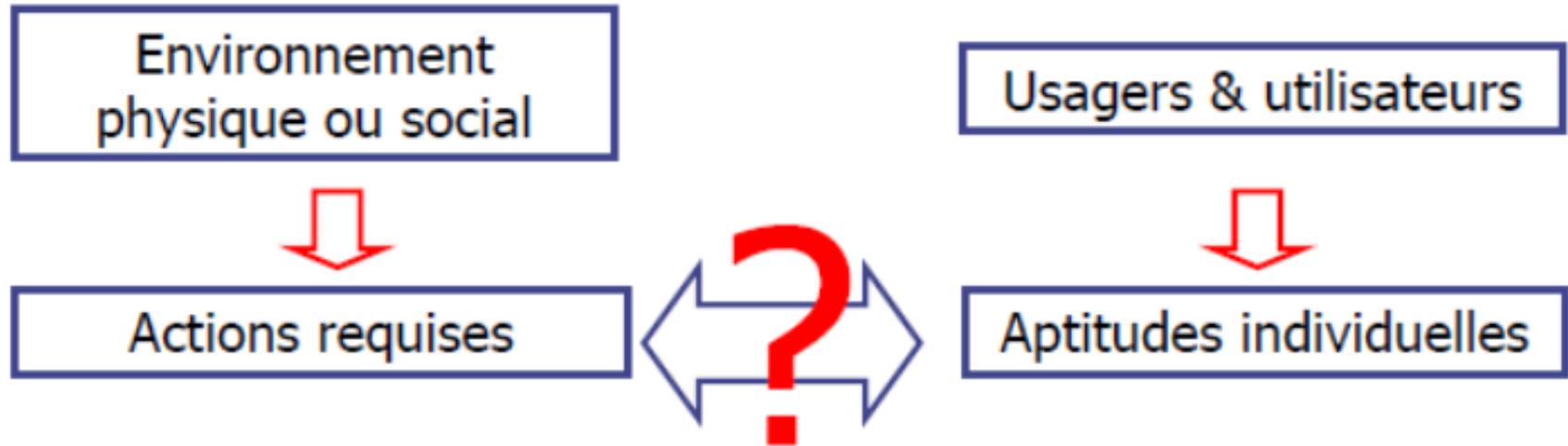
Points d'arrêt de bus et de car
accessibles à tous :
de la norme au confort



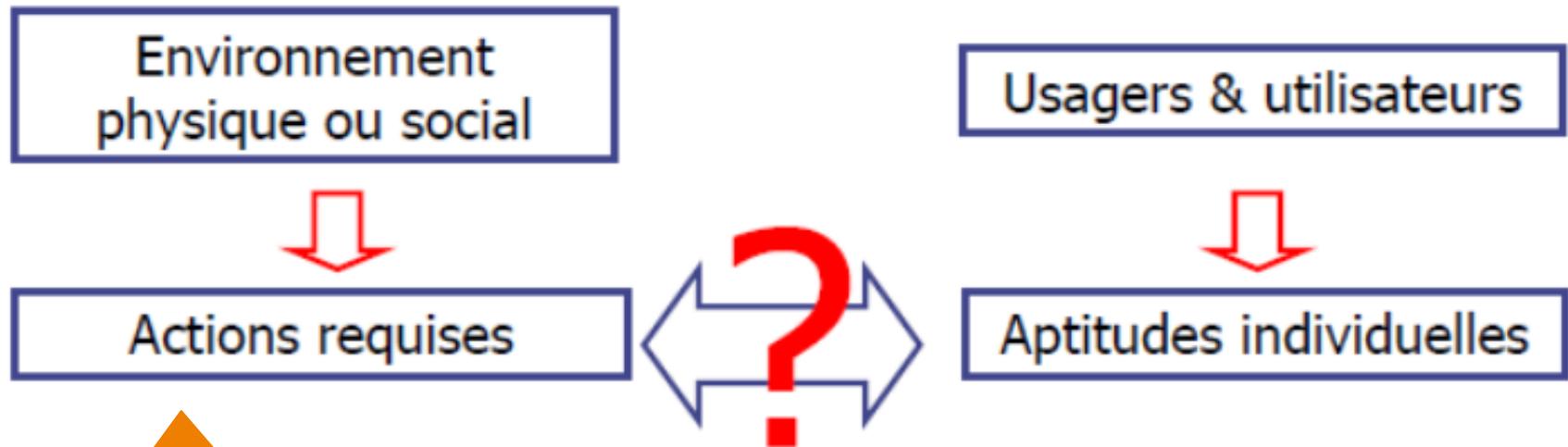
L'accessibilité, pour qui ?



Qu'est-ce que le handicap ?



Qu'est-ce que le handicap ?



Accessibilité = interventions sur l'environnement physique ou social pour retrouver l'adéquation entre « actions requises » et « aptitudes »

Les quatre familles de handicap



Les quatre familles de handicap



Non-marchant : fauteuil roulant, manuel ou électrique

Mal-marchant : canne, béquilles, hémiplégie, douleurs articulaires...

Mais aussi : de petite taille, en surpoids...

Les quatre familles de handicap



Handicap moteur

Handicap mental

Handicap visuel

Handicap auditif

Non-marchant
fauteuil roulant,
manuel ou
électrique

Mal-marchant
- canne,
- béquilles,
- douleurs...

MAIS AUSSI :
- de petite
taille...

Mental
p.ex trisomie 21

Cognitif
« dys », AVC

Psychique
- agoraphobie,
- bipolarité,
- dépression...

Non-voyant
aveugle

Mal-voyant
- acuité visuelle,
- distinction des
couleurs
(daltonisme),
- photosensibilité
...

Non-entendant
sourde

Mal-entendant
- acuité auditive
- acouphènes
- sensibilité à
certaines
fréquences de
son...

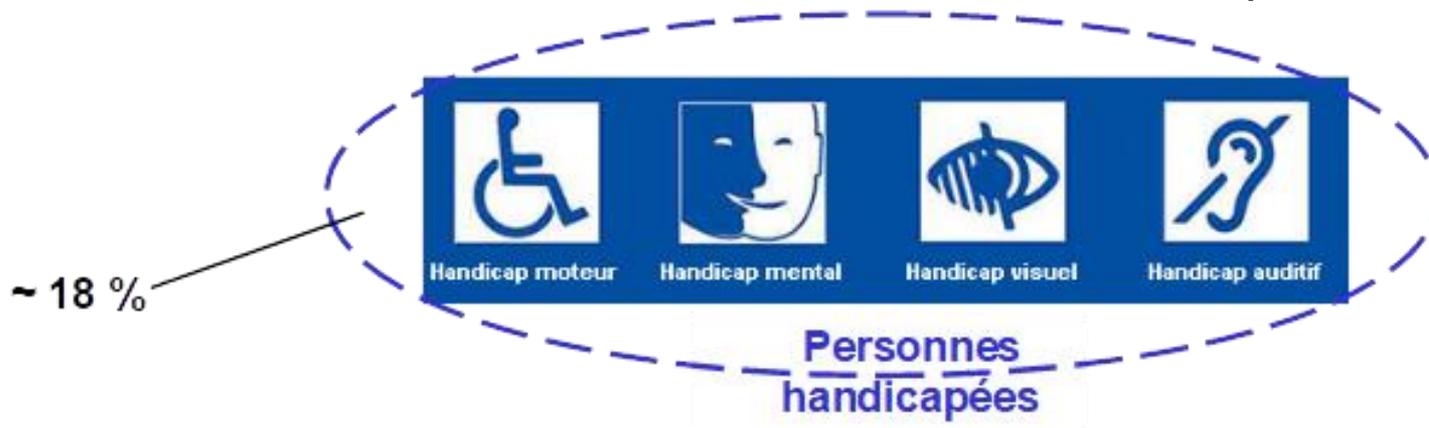
Les personnes handicapées

Environ **12 millions de Français**, sur 65 millions (INSEE, 2001)

- ▶ **13,4%** ont une déficience motrice,
- ▶ **11,4%** sont atteints d'une déficience sensorielle,
- ▶ **9,8%** souffrent d'une déficience organique,
- ▶ **6,6%** sont atteints une déficience intellectuelle ou mentale,
- ▶ **2 à 3%** de la population utilise un fauteuil roulant.

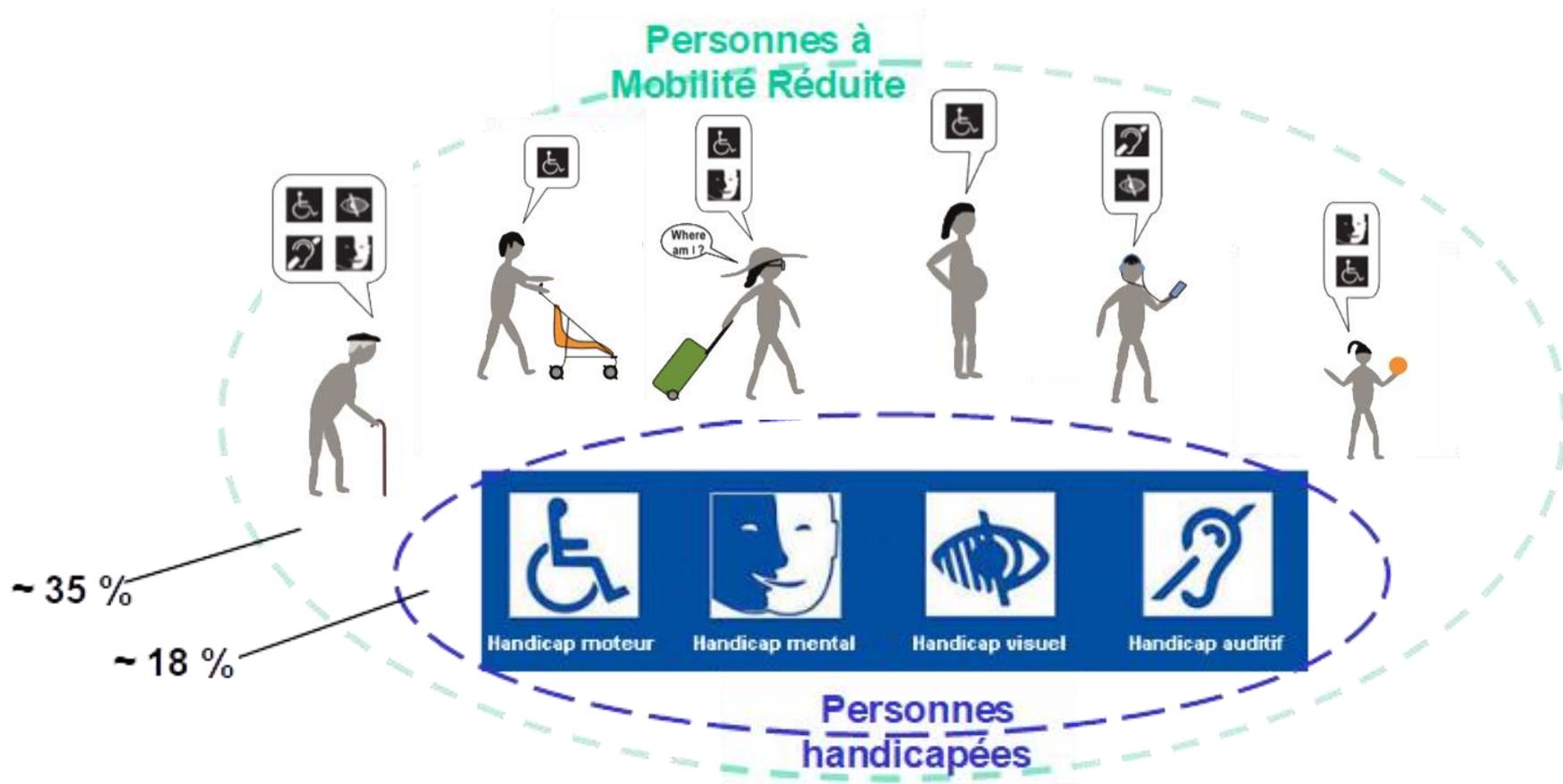


Environ **80%** des handicaps sont **invisibles** !



Les personnes à mobilité réduite (PMR)

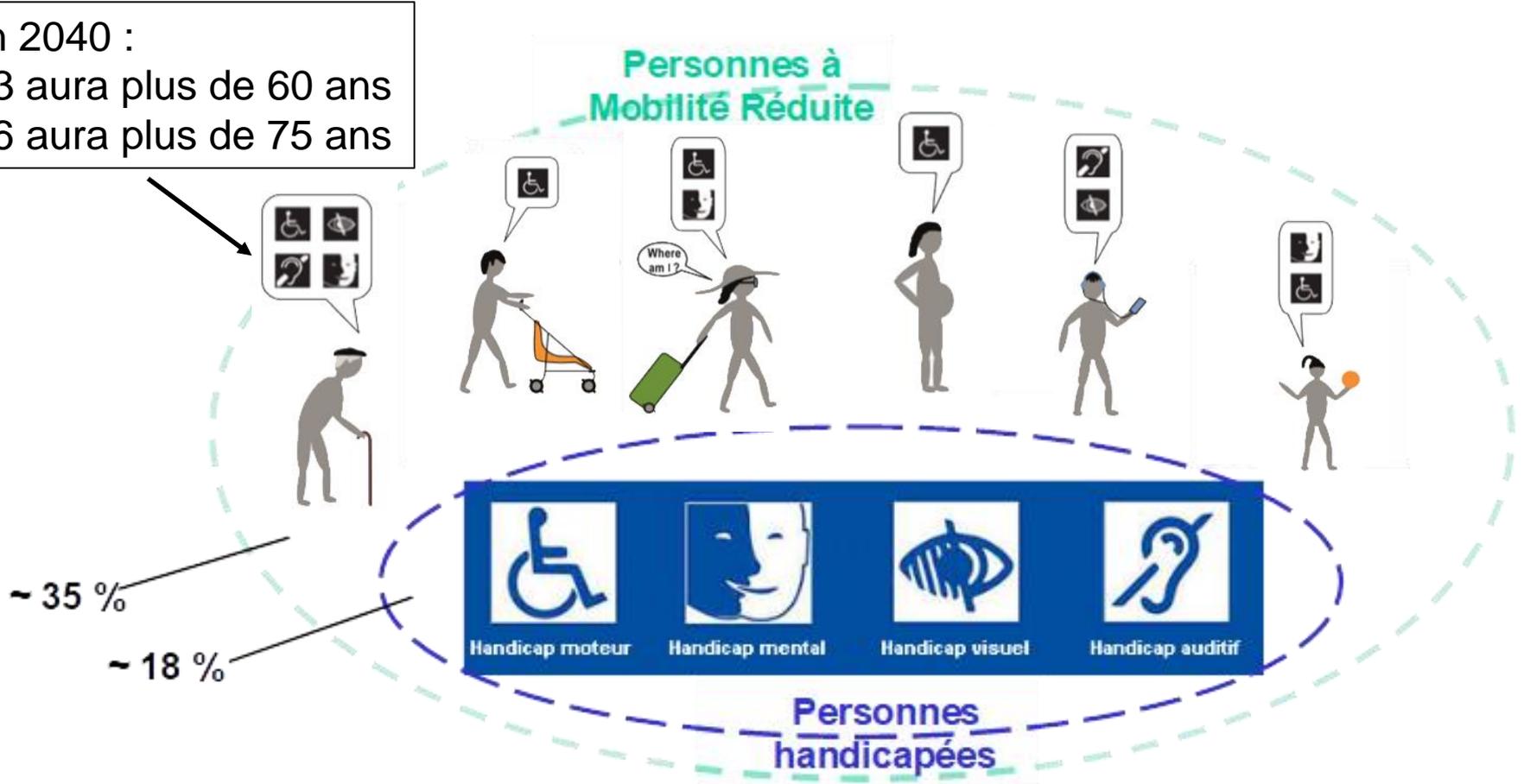
ou Personne en Situation de Handicap (PSH)



Les personnes à mobilité réduite (PMR)

ou Personne en Situation de Handicap (PSH)

En 2040 :
1/3 aura plus de 60 ans
1/6 aura plus de 75 ans



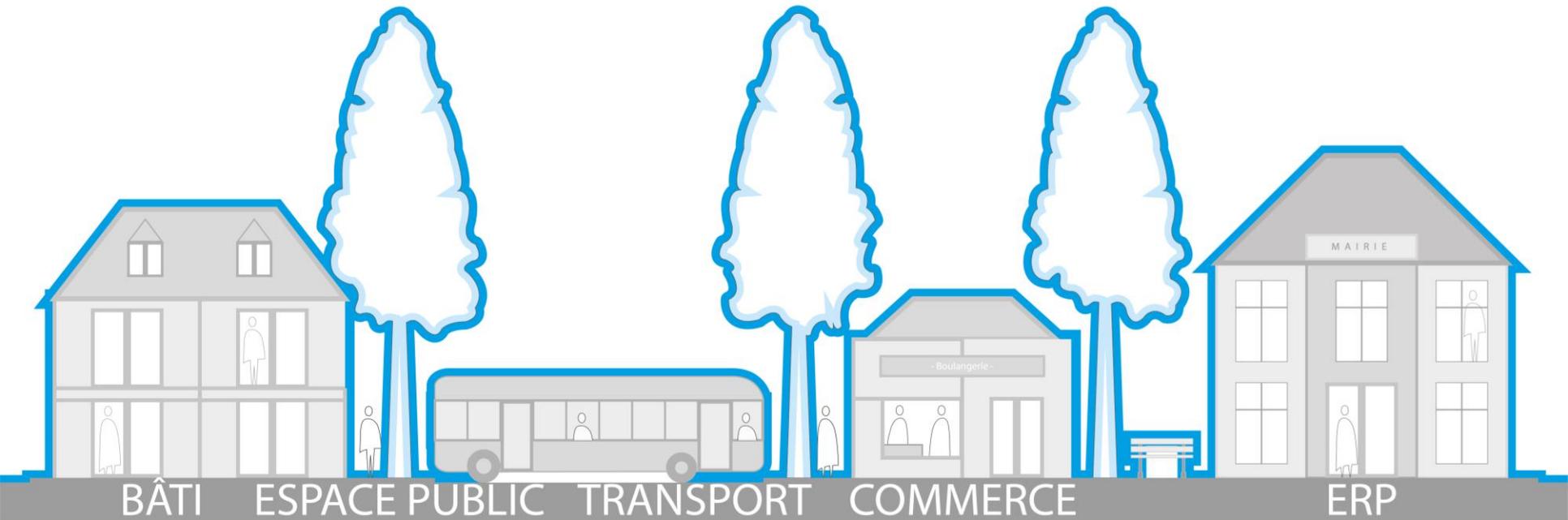
L'accessibilité, comment ?



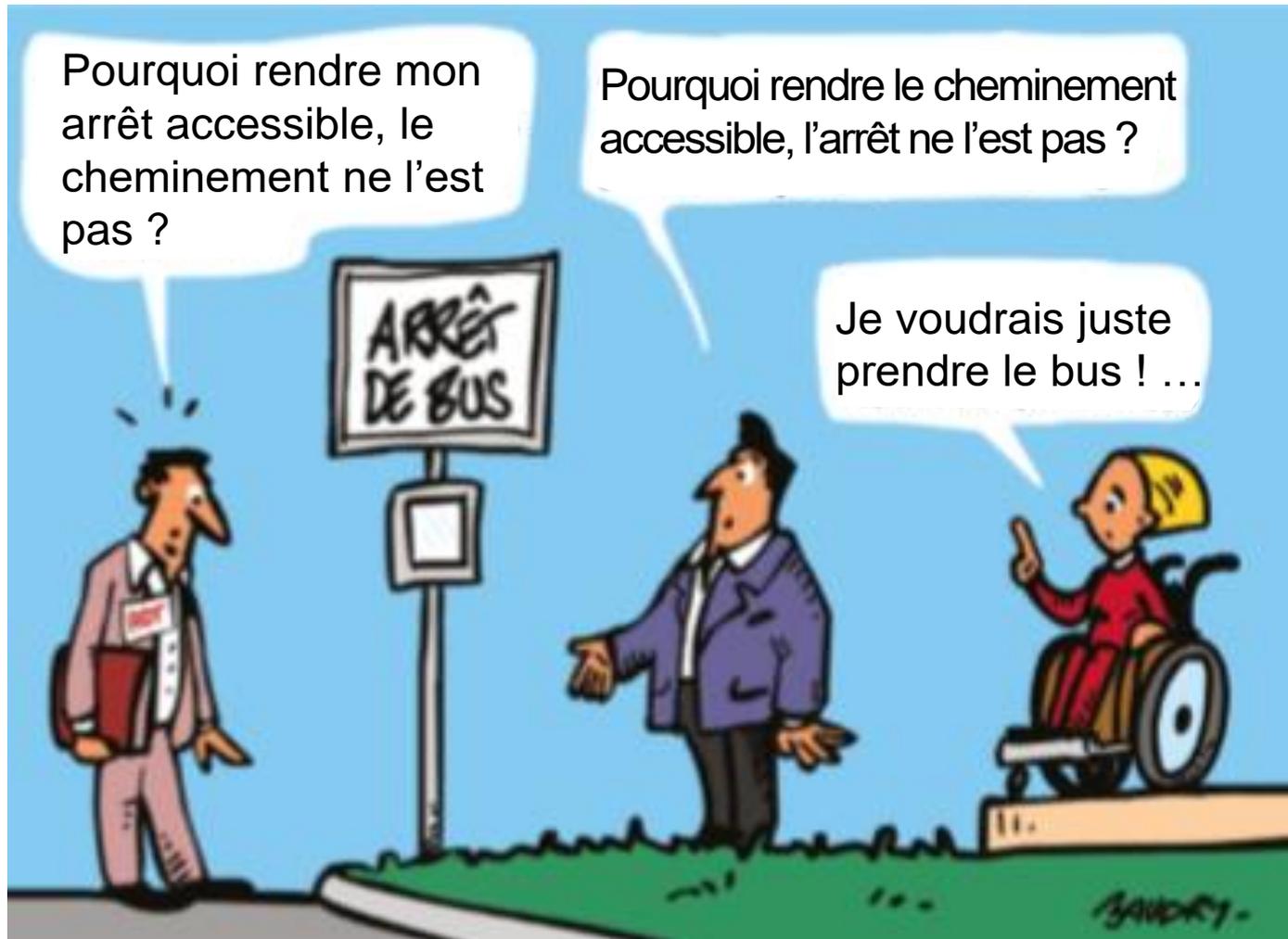
Points d'arrêt de bus et de car
accessibles à tous :
de la norme au confort



La chaîne du déplacement



La chaîne du déplacement



Quels impacts d'un handicap sur le fait de prendre le car ?



- Repérer l'arrêt
- Accéder par différents modes
- Avoir un accès en toute sécurité



- Disposer d'un espace de circulation suffisant et confortable



- Connaître la ligne desservant l'arrêt et la direction
- Connaître l'horaire de passage et son temps d'attente
- Être informé des perturbations
- Se repérer sur le plan de la ligne et de la ville



- Limiter la station debout
- S'abriter de la pluie
- Se protéger du vent
- Avoir accès à des toilettes
- Optimiser son temps d'attente

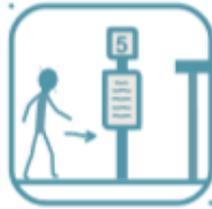


- Signaler son intention de monter
- Identifier son véhicule
- Monter ou descendre aisément du véhicule, en toute sécurité



1

Accéder



2

Circuler



3

S'informer



4

Attendre



5

Monter

Outils et leviers pour décliner sa politique de mise en accessibilité des points d'arrêt

Le SD'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée

Documents de programmation	Autorité compétente	Rôle
Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP)	Autorité organisatrice de la mobilité	Elle pilote et réalise le SD'AP et se coordonne avec les acteurs impliqués (dont le gestionnaire de voirie, l'autorité compétente pour le PAVE, les autres AOT)

Répartition des maîtrises d'ouvrage pour la mise en accessibilité d'un arrêt de transport routier

Arrêt de transport routier	Localisation de l'arrêt, affichage des horaires	Quai	Mobilier urbain (abribus, banc...)	Cheminement d'accès
	Autorité organisatrice de la mobilité	Les textes ne précisent pas à quelle autorité il revient d'aménager les quais ¹	Autorité compétente pour les abris de voyageurs et le mobilier urbain ²	Gestionnaire de voirie

(1) La concertation entre AOM et gestionnaire de voirie est préconisée.

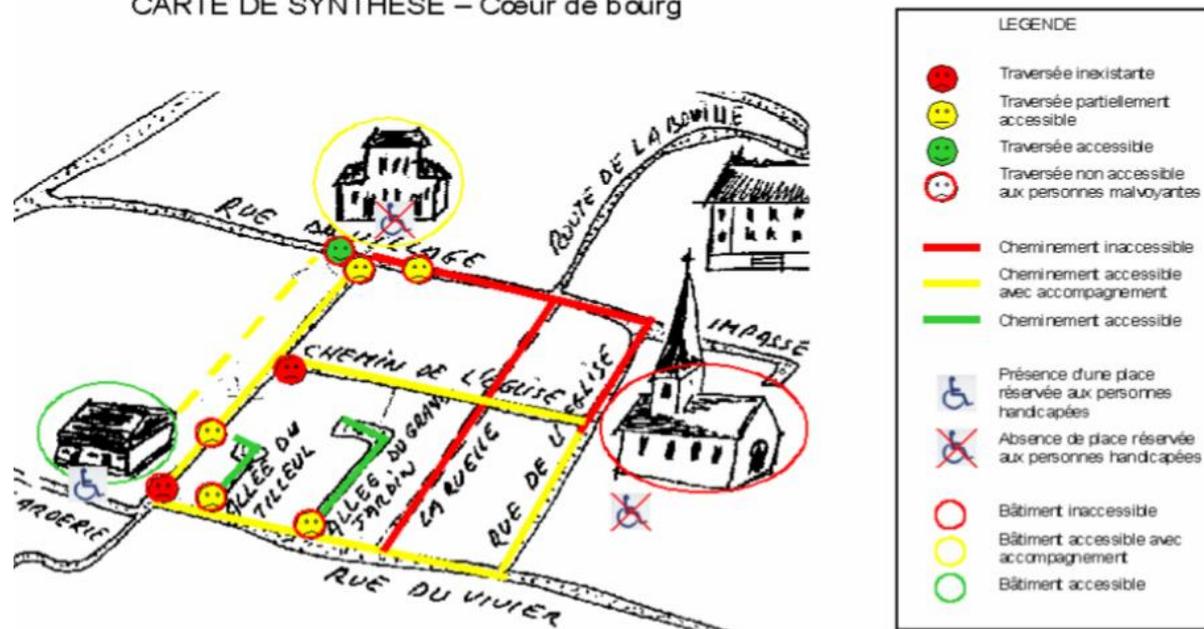
(2) Les métropoles exercent de plein droit la compétence « abris de voyageurs ». Dans tous les autres cas, cela dépend des statuts des collectivités territoriales mais cette compétence ne relève pas de plein droit à l'AOM ni au gestionnaire de voirie (cf. jurisprudence du Conseil d'État du 8 octobre 2012 sur l'entretien et la gestion des abribus).

Outils et leviers pour décliner sa politique de mise en accessibilité des points d'arrêt

Le PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

Documents de programmation	Autorité compétente	Rôle
Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)	Autorité compétente pour l'élaboration du PAVE (maire ou président de l'EPCI)	Elle pilote et réalise le PAVE sur les communes de plus de 1000 habitants et se coordonne avec les acteurs impliqués (dont le gestionnaire de voirie et l'AOT)

CARTE DE SYNTHÈSE – Cœur de bourg



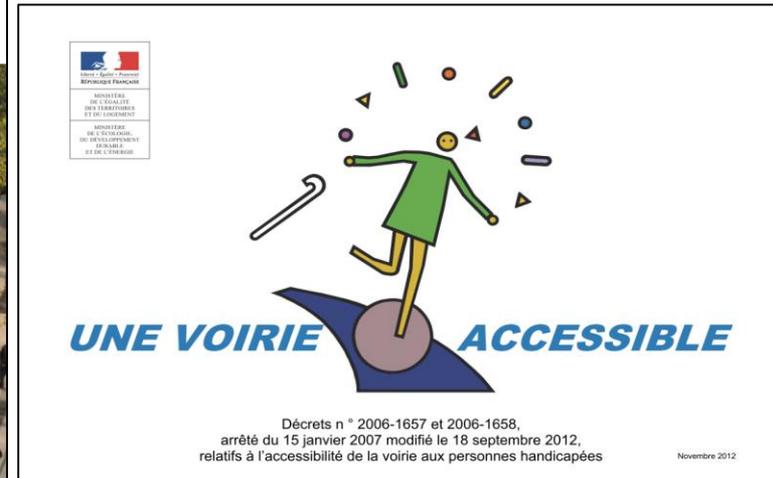
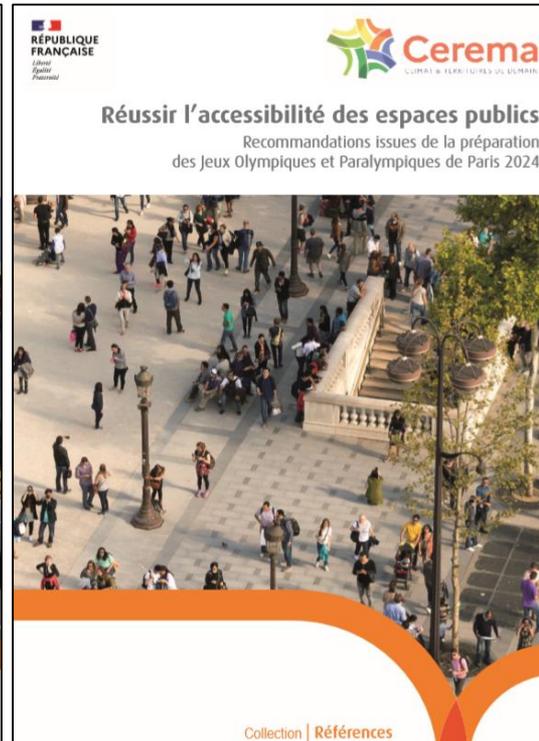
Aménagements concrets pour la mise en accessibilité des points d'arrêt

Site du ministère de la Transition écologique :

<https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-voirie-et-des-espaces-publics>

<https://www.ecologie.gouv.fr/laccessibilite-des-transports-collectifs>

Recommandations techniques : quelques ouvrages de référence (gratuits)



L'accessibilité : vecteur d'égalité, de sécurité, de confort d'usage

De grands principes fédérateurs :

- La **lisibilité des espaces** (repérage, sécurité)
- Le **dimensionnement** des espaces et la qualité des **revêtements** (sécurité, confort de circulation)
- La qualité de la **signalétique** (visuelle et auditive, compréhensible, bien positionnée)
- La qualité des **alertes** (visuelles et auditives, compréhensibles -> sécurité, gestion du stress)
- La qualité des **ambiances** (limite la fatigue et le besoin de concentration)



Qualité d'usage pour tous

Aménagements concrets pour la mise en accessibilité des points d'arrêt



Aménagements concrets pour la mise en accessibilité des points d'arrêt



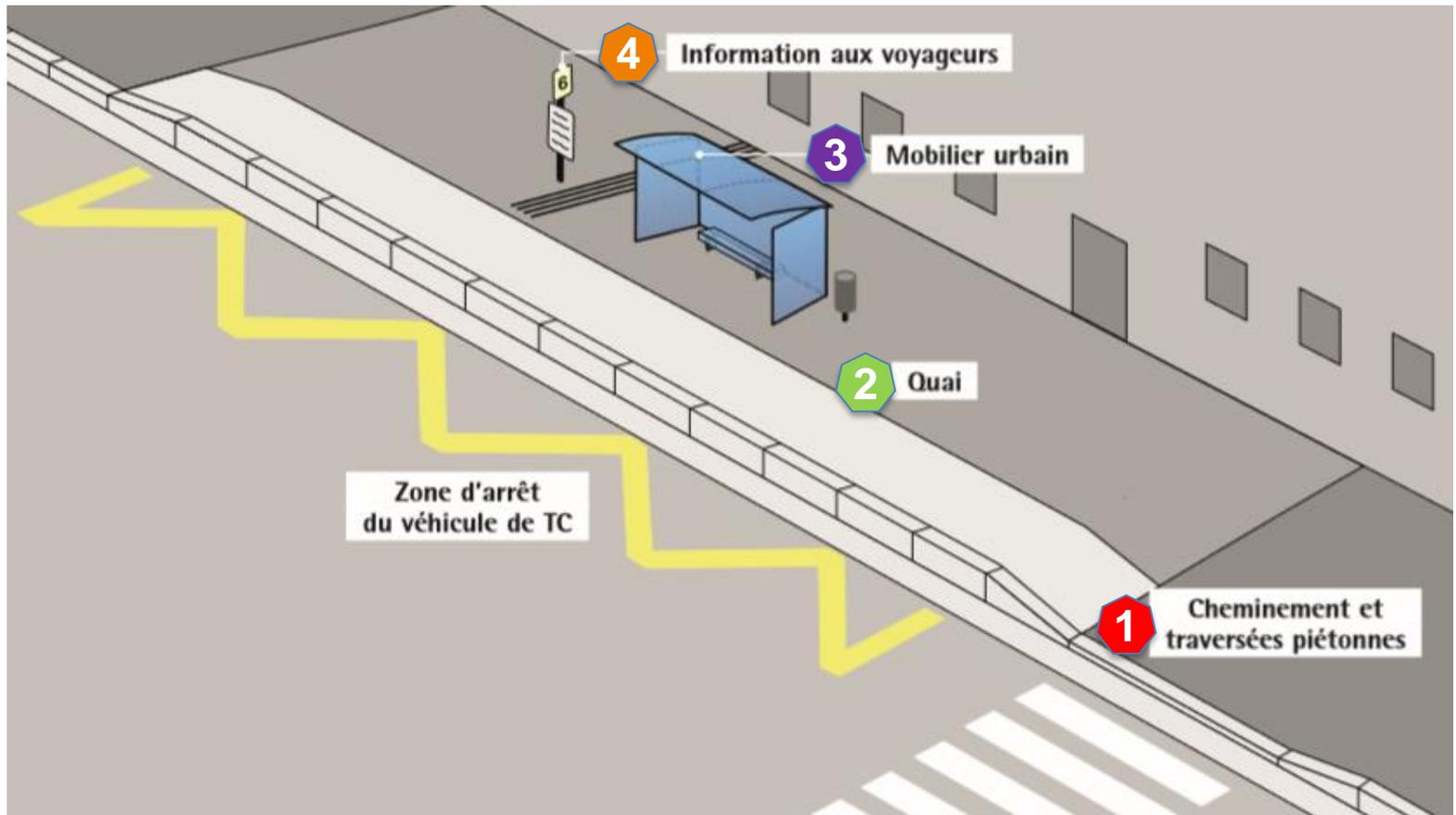
Zone de sécurité contrastée visuellement et tactilement



Bande d'interception placée perpendiculairement au cheminement et s'arrêtant au niveau de la bande de sécurité

Aménagements concrets pour la mise en accessibilité des points d'arrêt

Recommandations techniques pour une meilleure prise en compte de tous les usagers



Aménagements concrets pour la mise en accessibilité des points d'arrêt

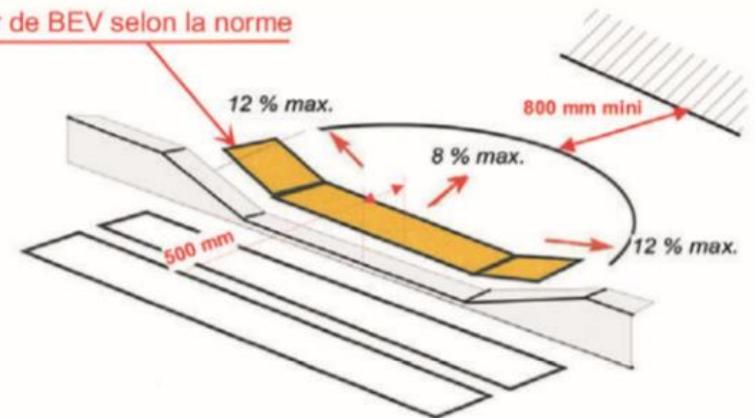
1 Cheminements

- Cheminement **continu**, **largeur minimale : 1,40 m** (hors obstacle !)
- Pentes et dévers **faibles**, pas de ressaut (ou max 2cm)
- **Revêtement** non meuble, non glissant (pas d'herbe, pas de terre...), pas de trous
- **Eclairé !** (penser aux après-midi d'hiver...)

Traversées piétonnes

- Matérialisées par des **passages piétons**
- Bien **signalées** aux automobilistes !
- **Non masquées** par le car lorsqu'il est à l'arrêt

largeur de BEV selon la norme

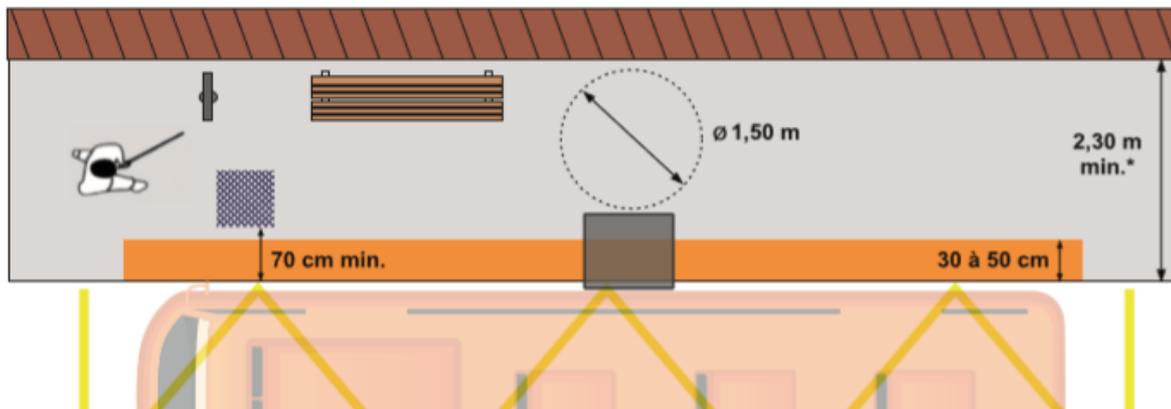


Aménagements concrets pour la mise en accessibilité des points d'arrêt

2 Quai : largeurs minimales différentes selon la configuration



• 2,30 m < emprise < 2,80 m



Penser à la **hauteur** du quai : faciliter la montée dans le car

Aménagements concrets pour la mise en accessibilité des points d'arrêt

3 Mobilier urbain

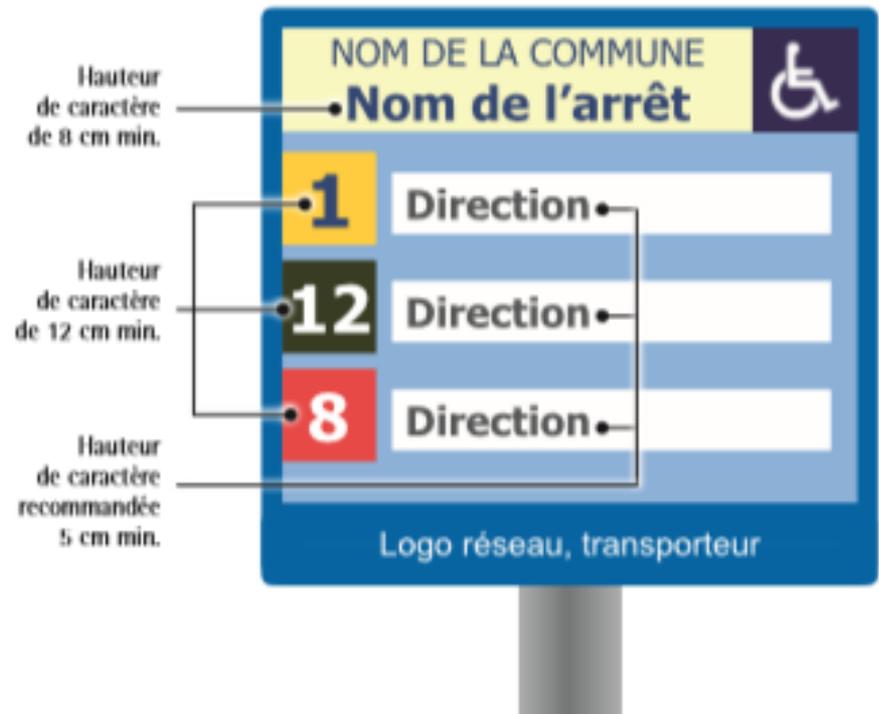
- Eviter que le mobilier implanté génère des **obstacles** (**en largeur ou en hauteur ! Attention aux panneaux d'information**)
- Qu'il soit **repérable** (visuel) et **délectable** (tactile)
- Qu'il soit **utilisable** par tous (hauteur, contraste, compréhension...)



Aménagements concrets pour la mise en accessibilité des points d'arrêt

4 Information aux voyageurs

- Si sur un **poteau = mobilier urbain** : attention à ce que celui-ci soit repérable, détectable, ne devienne pas un obstacle
- **Information lisible** : police de caractère simple, contrastée, hauteur de caractère de 12 cm minimum...
- **Information facile à lire et à comprendre** : privilégier les pictogrammes, éviter les abréviations, casse de phrase « classique », bien différencier le nom de la ligne et le nom de l'arrêt...
- **Information multi-sensorielle** : visuelle et sonore



Accessibilité des points d'arrêt de car

Merci de votre attention

Marion TORTEROTOT

Cheffe de projets Ville Accessible à Tous

Cerema Normandie Centre \ DLAB \ VUUB

Marion.torterotot@cerema.fr